

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma 11 Settembre 2009

Prot. n°955/3

Rif. ANSF 04909/09 del 07/09/09

**ANSF** - Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza delle Ferrovie  
Sig. Direttore  
Piazza della Stazione 45  
50123 Firenze

**MINISTERO DEI TRASPORTI**  
Dipartimento per i trasporti terrestri  
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario  
Via Caraci 36  
00157 Roma

Oggetto: Riscontro alla nota in riferimento

Benché, questo ormai fitto scambio epistolare sui cinque noti importanti temi inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario, ci dia l'impressione di un confronto sempre più stucchevole, caratterizzato da vostri arroccamenti e contorsioni linguistiche, che avvolgono le questioni irrisolte in un labirinto d'imputabilità, che appare proiettato, decisamente, più verso un'assoluzione di responsabilità a priori che verso l'individuazione di soluzioni concrete ed efficaci, non è intenzione della FAST FerroVie, quella di defilarsi per estenuazione.

Pertanto, in merito alla lettera posta a riferimento, con la presente, intendiamo eccepire quanto segue:

- ✚ **Immobilizzazione del materiale impresenziato in linea** – Visto i tempi decisamente significativi, intercorsi dalla nostra prima denuncia in merito, come è da intendersi la frase “... *questa Agenzia si farà parte attiva a fronte di comprovate inadempienze da parte di RFI e delle Imprese Ferroviarie.*”? Cosa altro bisogna fare per comprovare le inadempienze prima che qualche treno, senza nessun controllo, abbia avuto modo di vagabondare sui binari della rete?
- ✚ **E-VIG Metrocampania** – Innanzitutto ci appare decisamente singolare che, l'utilizzo di una determinata apparecchiatura da parte di un lavoratore, possa essere ritenuta nociva per lo stesso solo a seconda della provincia in cui opera costui. Siccome non stiamo parlando di impiegati operanti in un ufficio ma di macchinisti in attività su convogli in movimento che, per loro stessa natura, pongono il lavoratore sotto la giurisdizione anche di svariate ASL durante la sua prestazione giornaliera, deliberare, con la locuzione sottolineata, che “*l'istallazione del dispositivo di esclusione Vigilante (E-VIG) è necessaria a fronte di criticità evidenziate dalle autorità competenti territorialmente in materia di sicurezza e salute sul lavoro*”, più che pilatesco ci appare solo come un solido alibi, al quale possono aggrapparsi le imprese di trasporto ferroviario, per venir meno, impunemente, a un preciso dovere di tutela della salute dei propri lavoratori.

A meno che il convoglio ferroviario non circoli in una sola provincia, come può essere applicativa la norma in questione?

- ✚ **Comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo nell'equipaggio ad agente solo** – E' ora di finirla, lo sappiamo tutti che le comunicazioni Bordo/Bordo non sono garantite, ne in termini di qualità, ne in termini di continuità, e che quelle Terra/Treno, possono essere garantite solo dal Cab-Radio ma solo su determinate tratte e su determinate linee. Anche e soprattutto per far fronte a questa situazione che non appare certo di rapida soluzione domandiamo: quando sarà possibile che il macchinista possa essere in possesso di una normativa sul degrado delle comunicazioni che lo aiuti e lo tuteli alla stregua di quella esistente per il degrado degli altri sistemi di sicurezza della circolazione?

Chi deve colmare questo vulnus normativo/regolamentare?

- ✚ **Utilizzo, con equipaggio ad agente solo, delle vetture pilota NPBD ribassate passanti e similari** – E' certamente il punto della lettera che, maggiormente, ha acuito il nostro senso di sconforto e di delusione. In buona sostanza ci avete notificato che, secondo l'Agenzia, se un bimbo sorpreso con un barattolo di marmellata in mano, sporco di confettura, con la bocca piena e il cucchiaino nell'altra mano afferma di non averne mangiato è innocente, sempre che si chiami Mauro. Che ci sia passata la facezia ma si ironizza sulle disgazie, ci domandiamo, infatti, come può essere accolta in maniera diversa una risposta che dice *"Trenitalia ha ribadito che ... le carrozze pilota NPBD non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo ad agente solo"*? L'Agenzia conosce qualcosa di quello che avviene sui binari o si basa solo su quello che le raccontano le Imprese Ferroviarie e la Società Infrastruttura? E quelle similari?

Ogni giorno migliaia di treni, in tutte le regioni d'Italia, vengono effettuati ad agente solo con materiale che garantisce, al macchinista, una visuale ridotta o molto ridotta della parte anteriore destra e laterale destra dello spettro visivo necessario alla guida e alla manovra del convoglio, a meno che il lavoratore stesso, ignorando le pressioni di carattere disciplinare esercitategli dall'Impresa, non si faccia carico di responsabilità che, alla fin fine, forse neanche gli appartengono.

Cosa occorre all'Agenzia per togliere la testa dalla sabbia e vedere quello che accade fuori dalle finestre dei propri uffici?

- ✚ **Interventi arbitrari su modifiche regolamentari inerenti la sicurezza del trasporto ferroviario** – Le vette irraggiungibili del paragrafo precedente, non sono state raggiunte ma la strada intrapresa è quella. A fronte di una denuncia documentata di un'azione di modifica regolamentare perpetrata da una società di trasporto che può mettere in pericolo la sicurezza dell'esercizio, l'Agenzia interroga e indaga, senza sospendere il provvedimento in via cautelare. Purtroppo Viareggio insegna quanto sia difficile agire proficuamente contro gli interessi delle Società di Trasporto Ferroviario prima che avvenga il disastro, tanto in questo paese se muore il macchinista abbiamo il colpevole, in caso contrario non paga mai nessuno.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale  
(Pietro Serbassi)

